

MOTORNYTT tisdag 24 december
Föregående måndag 23 december

1. Bensinbilar ska förbjudas, dyrare tjänstebilar - och nytt bonus-malus
2. "Miljöpartiet hatar bilar på alla sätt"
3. Så snabbt åldras elbilarnas batterier
4. Vill öka Sveriges produktion av biogas
5. Groupe PSA och Fiat/Chrysler har enats om samgående
6. Nya special-Volvon - med Samuelssons egen färg
7. Polestar 2 med dragkrok får dra 1,5 ton
8. Christian von Koenigsegg testar nya Jesko och varvar V8:an
9. Kinesiska bolag slåss om Daimler
10. Teslas nya "accelerationsboost": Så snabb blir Model 3
11. Elon Musks jätteklipp: 25 miljarder på 3 veckor
12. Kia XCeed och Ceed Sportswagon som laddhybrider
13. Nyheter om BMW iX3
14. Nya Lada Niva är här: 0-100 på 17 sek
15. Provkörning av Volkswagen Golf 1,5 eTSI
16. Jaguar Land Rover köper Bowler
17. Tesla Cybertruck blir snabb polisbil
18. Teknikens Världs Stora Bilpris 2020 – och vinnaren är…
19. Motorcyklar och mopeder får tuffare utsläppsregler
20. Grattis Hindustan Contessa!

1. Bensinbilar ska förbjudas, dyrare tjänstebilar - och nytt bonus-malus

Maths Nilsson

2019-12-18

Miljöminister Isabella Lövin presenterade regeringens nya klimatpolitiska handlings-plan



Stora förändringar väntar Sveriges bilister de närmaste åren för att vi ska klara miljömålen.

Många av de 132 åtgärderna i regeringens nya klimatpolitiska handlingsplan får stora konsekvenser för bilägare – BytBil har sammanställt de viktigaste.

– Klimatkrisen är ett allvarligt hot mot välstånd och trygghet i världen om vi inte tar oss ur fossilberoendet och bygger miljömässigt hållbara samhällen. Att ignorera forskarnas ihärdiga varningar vore totalt ansvarslöst, säger miljöminister Isabella Lövin.

Här är några av åtgärderna i regeringens nya klimatpolitiska handlingsplan som kommer att få stor påvårkan på bilägare och bilister:

- Förbud mot att sälja bensin- och dieselbilar efter 2030, nu tillsätts en utredning om hur det ska genomföras.
- Ökade miljöskatter genom en omfattande grön skatteväxling.
- Dyrare tjänstebilar – förmånsbilar jämställs med kontant lön.
- Nytt reseavdrag som jämställer bilåkande med kollektivtrafik.
- Skatteregler ska utformas så att de underlättar för cykelpendling.
- Sverige driver på för att EU:s koldioxidkrav på lätta fordon skärps 2023.
- Förändrade regler för fordonsskatt börjar tillämpas; det högsta uppmätta koldioxidvärdet, istället för det lägsta, ska användas från 2020.
- En översyn av bonus–malus-systemet genomförs under 2020 för att förstärka och förenkla systemet.



Miljöminister Isabella Lövin presenterade förslagen som en del av den klimatpolitiska handlingsplanen i går. Totalt är det 132 åtgärder som ska göra att Sverige blir ledande på att minska utsläppen.

– Att ignorera forskarnas ihärdiga varningar vore totalt ansvarslöst. Sverige kan gå före och visa att en fossilfri värld inte bara är möjlig utan även gynnar vårt välstånd och våra företag. Det är unikt att Sverige nu går fram med en handlingsplan det grundläggande greppet att klimathänsyn ska finnas med i allt vi gör i samhället, säger miljö- och klimatminister samt vice statsminister Isabella Lövin.

Alla samhällssektorer ska nu bidra till att Sverige senast 2045 inte släpper ut några växthusgaser alls till atmosfären. Bilismen är en av de sektorer som kommer att påverkas mest.

LISTAN – ÅTGÄRDERNA SOM HAR STÖRST PÅVERKAN FÖR BILÄGARE OCH BILISTER (totalt finns 132 punkter)

1. All relevant lagstiftning ses över så att det klimatpolitiska ramverket får genomslag.

4. Koldioxidskatten utgör även i fortsättning en bas för styrningen av koldioxidutsläppen i den icke-handlande sektorn. Nivån på skatten bör framöver anpassas i den omfattning och takt som, tillsammans med övriga förändringar av styrmedlen samt med hänsyn till näringslivets konkurrenskraft, ger en kostnadseffektiv minskning av utsläppen av växthusgaser i den icke-handlande sektorn så att etapp-målet till 2030 nås.

6. En omfattande skattereform genomförs som bl.a. ska bidra till att klimat- och miljömål nås.

7. En kraftfull grön skatteväxling genomförs med höjda miljöskatter som växlas mot sänkt skatt på jobb och företagande. Miljöskatternas andel av skatteinkomsterna ska öka.

40. Sverige driver på inom EU för att stärka förutsättningar för hållbar batteriproduktion och -utveckling.

43. En nationell strategi för elektrifiering kommer att tas fram, där elektrifieringens betydelse för att nå fossiloberoende i transportsystemet kommer att vara en viktig del.

61. Nettonollmålet innebär att växthusgasutsläppen från transportsektorn i princip kommer att behöva vara noll senast 2045.

62. Regeringen har förtydligat att det transportpolitiska funktionsmålet i huvudsak behöver utvecklas inom ramen för hänsynsmålet, där målet att växthusgasutsläppen från inrikes transporter exklusive flyg ska minska med minst 70 procent till 2030 har gjorts till ett etappmål. En

uppföljning av att dessa förändringar får önskat genomslag ska genomföras.

68. Stadsmiljöavtalen ska utvecklas och effektiviseras för att bland annat främja alternativ till bil i städer.

71. Trafikverket ska i samverkan med berörda aktörer genomföra och utvärdera ett demonstrationsprojekt som stödjer konceptet ”mobilitet som tjänst”, dvs. köp eller prenumerationer av mobilitetstjänster.

72. Det ska analyseras hur regelefterlevnaden av miljözoner ska säkerställas.

78. Reglerna för förmånsvärdet för bilar bör, utöver styrningen mot mer miljöanpassade bilar, spegla principen om neutral beskattning mellan förmån och kontant lön.

79. Ett avståndsbaserat och färdmedelsoberoende reseavdrag ska införas.

80. Skatteverket bör bedöma omfattningen av felaktigheter när det gäller redovisning av förmån av parkering vid arbetsplatser.

82. Skatteregler ska utformas så att de underlättar för cykelpendling.

88. Ett stöd för laddinfrastruktur längs större vägar införs för att täcka de vita fläckar där laddinfrastruktur annars inte kommer till stånd.

89. En elektrifieringskommission ska tillsättas för att bl.a. påskynda arbetet med elektrifiering av de tunga vägtransporterna och transportsektorn som helhet.

90. Lämplig myndighet ska få i uppdrag att analysera och föreslå åtgärder för förbättrad laddinfrastruktur för olika boendeformer.

91. Lämplig myndighet ska få i uppdrag att analysera incitament för övergång till landström i hamnar, t.ex. genom att genom att införa miljözoner.

98. Förändrade regler för fordonsskatt börjar tillämpas; det högsta uppmätta koldioxidvärdet, istället för det lägsta, ska användas från 2020.

99. En översyn av bonus–malus-systemet genomförs under 2020 för att förstärka och förenkla systemet.

101.Sverige driver på för att EU:s koldioxidkrav på lätta fordon skärps i samband med översynen av systemet 2023.

102.En utredning tillsätts för att det från 2030 inte längre ska vara tillåtet att sälja nya bensin- och dieseldrivna bilar. Sverige driver på för motsvarande förbud inom EU.

103.Premier för miljöfordon ska ses över så att de aktuella fordonen i högre utsträckning blir kvar i Sverige. Det är dock viktigt att eventuella regeländringar är förenliga med EU-rätten, bidrar till ökad nationell klimatmåluppfyllelse och inte leder till oproportionerlig administration.

104.Lämplig myndighet ska få i uppdrag att analysera förutsättningarna för och kostnadseffektiviteten i ett konverteringsstöd för befintlig fordonsflotta.

105.Sverige stödjer i den pågående förhandlingen av Eurovinjettdirektivet principen om att förorenaren får betala genom pris på koldioxidutsläpp.

106.Sverige driver på för att utsläppskraven för tunga fordon skärps 2022.

107.Ett nytt miljöstyrande system för beskattning av tunga fordon ska utredas.

108.Ett test- och forskningscenter för elektromobilitet ska etableras med ekonomiskt stöd från Energimyndigheten. Staten ska vara föregångare i att minska växthusgasutsläppen från transporter

109.Kraven på myndigheter att främja klimatsmarta mötesformer och transportsätt ska skärpas.

112.En ny miljöbilsdefinition ska beslutas som följer regelverket för bonusbilar och som styr vilka bilar staten ska köpa in.

Källa: Regeringen.se

2. "Miljöpartiet hatar bilar på alla sätt"

Redaktören bytbil 2019-12-20

Robert Collin om förbudet att sälja nya bensin- och dieselbilar 2030



Regeringen vill se ett förbud mot försäljning av nya bensin- och dieseldrivna bilar om tio år. Det gör motorjournalisten Robert Collin förbannad.

– Miljöpartiet hatar bilar på alla sätt. Deras mål är att vi alla ska cykla och åka kollektivt, och sossarna vågar inte sätta ner foten, säger han.

Den senaste veckan har både Isabella Lövin och Per Bolund från Miljöpartiet presenterat en offensiv plan för när fossila drivmedel ska ha fasats ut. Isabella Lövin förklarade i veckan:

– Att ignorera forskarnas ihärdiga varningar vore totalt ansvarslöst. Sverige kan gå före och visa att en fossilfri värld inte bara är möjlig utan även gynnar vårt välstånd och våra företag. Det är unikt att Sverige nu går fram med en handlingsplan det grundläggande greppet att klimathänsyn ska finnas med i allt vi gör i samhället, sade Lövin bland annat.

Nu ska ett förbud att sälja nya bensin- och dieselbilar från och med år 2030 utredas, efter en överenskommelse mellan regeringen, Centerpartiet och Liberalerna.

– Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland, sa finansmarknads- och bostadsminister Per Bolund.

Motorjournalisten Robert Collin menar att politikerna ser problemet med ett alltför snävt stockholmsperspektiv:

– Dieseln är ett litet problem på Hornsgatan i huvudstaden, men noll problem utanför tullarna. Det går inte att mäta kväveoxidutsläppen i glesbygden.

– Och hur ska den gröna skatteväxlingen gå till? Ska många på glesbygden betala mindre skatt på sin låga lön men mer för bränsle trots att de behöver åka 20 mil till sjukhuset?

Robert Collin är förvånad över att politikernas senaste utspel inte mötts av högljudda protester.

– Men de flesta är väl rädda att säga ifrån, då stämplas man som klimatförnekare. Inte ens bilindustrin vågar öppet kritisera de här planerna.

– För mig är det tydligt att Miljöpartiet hatar bilar på alla sätt, och de hatar även elbilar. Deras mål är att vi alla ska cykla och åka kollektivt. Och socialdemokraterna vågar inte sätta ner foten, för då skulle det bli regeringskris och sossarna skulle tappa makten för all framtid.

Regeringens utredning kommer att ledas av Sven Hunhammar från Trafikverket, som ska lämna sina förslag senast den 1 februari 2021.

NyTeknik

3. Så snabbt åldras elbilarnas batterier

2019-12-18 14:15 **John Edgren**

Studien har samlat in data från elbilar i hela världen. I snitt tappade deras batterier 2,3 procent av sin kapacitet om året. Här är faktorerna som kortar livslängden.



Telematikföretaget Geotab erbjuder bland annat sina tjänster till fordonsflottor, och nu har de samlat bolagets statistik kring hur elbilarnas batterier degenererar över tid. Datan som sammantaget täcker 1,8 miljoner dagar kommer från 6 300 elbilar runt om i världen.

Den visar att batterierna i snitt tappar 2,3 procent av sin kapacitet om året. Det betyder att en elbil med en räckvidd på 241 kilometer efter fem år har tappat omkring 27 kilometer av den kapaciteten. Enligt Geotab innebär dock den årliga förlusten att de flesta batterier kommer överleva själva fordonets förväntade livslängd.

Deras studie visar att batterikemin tillsammans med effektiviteten hos systemen för kylning/värmning med luft eller vätska påverkar graden av degenerering. De gör bland annat en jämförelse mellan en Tesla Model S och en Nissan Leaf, där Teslan med sin vätskekylning tappade 2,3 procent per år – mot 4,2 procent för Nissans system med passiv luftkylning.

Läs mer: Batteripriset fortsätter att sjunka – ner 13 procent sedan i fjol

Förlusten över tid är inte nödvändigtvis linjär, även om detta generellt är fallet. Tidigt kan batteriet drabbas av ett rejält tapp som sedan följs av mer måttliga förluster. Och mot slutet av sitt liv kommer sedan ett markant fall. Men studien visar att en regelbunden användning inte har någon inverkan på tappet. Däremot är det lokala klimatet avgörande – och det är batterier i heta regioner som degenererar snabbast.

Regelbundna snabbladdningar skyndar på åldrandet, och i kombination med ett hett klimat gav det enligt studien en förlust på tio procent efter sex år. Geotab rekommenderar ägare som vill vårda livslängden att hålla laddningen mellan 20-80 procent av batteriets kapacitet. Det finns även ett praktiskt skäl – för över och under detta klarar kemin inte av att leverera sin fulla kraft, detta så påtagligt att det påverkar körupplevelsen. Det hävdar Geotab.

NyTeknik

4. Vill öka Sveriges produktion av biogas

2019-12-18 07:17 **TT**

Svensk produktion av biogas skulle kunna öka rejält, men då krävs att den inhemska produktionen stöttas, skriver Åsa Westlund, som utrett biogasmarknaden, på Dagens Nyheters debattsida.



Under onsdagen kommer utredningen att lämnas över till regeringen. Ett av förslagen är att Sverige ska besluta om ett produktionsmål för biogas på 10 terrawattimmar (TWh) till 2030. Förra året producerades 1,3 TWh uppgraderad biogas, alltså sådan som kan användas som drivmedel.

För att nå produktionsmålet föreslår utredningen att man behåller dagens skatteundantag för biogas och kompletterar med bland annat en gödselgaspremie och en uppgraderingspremie. Utredaren vill även erbjuda lån och garantier till dem som vill producera förnybara gaser.

RELATERADE ARTIKLAR

Daimler lägger ned utvecklingen av gasmotorer

”Svenska biogaslösningar behövs i resten av världen”

”Ge oss fossilfria alternativ till rimligt pris”

Deras säck ger biogas för två timmars matlagning

auto motor & sport

5. Groupe PSA och Fiat/Chrysler har enats om samgående

– blir världens fjärde största bilkoncernen

Av Pär Brandt, Publicerad 2019-12-18, 11:24

Nu är det officiellt: FCA och PSA slås samman till ett företag. Sammantaget omfattar koncernen 13 varumärken som producerar 8,7 miljoner bilar årligen.



Carlos Tavares, född i Portugal, slutade hos Renault 2013 och gick till PSA.
Nu ska han leda sammanslagna PSA/FCA.

De båda styrelserna i Group PSA och FCA (Fiat/Chrysler) har enats om att fusionera de två företagen till ett. Avtalet är underskrivet av PSA-chefen Carlos Tavares och FCA-chefen Mike Manley. Tavares blir vd för det nya företaget.

Det nya företaget – som inte fått något namn ännu – ska ledas av en styrelse bestående av 11 personer, 5 från FCA och 5 från PSA plus Carlos Tavares som styrelseordförande. I styrelsen ingår även representanter för de anställda. Vilken roll Mike Manley får nämns inte.

Sett till försäljning är det sammanslagna FCA/PSA världens fjärde största bilkoncern med en årlig produktion på 8,7 miljoner bilar. Sett till omsättning blir man världens tredje största, med Volkswagen Group och Toyota i topp. De tidigare biljättarna GM och Ford får alltså finna sig i att ha blivit distanserade av det sammanslagna FCA/PSA. Sett till volym placerar sig Renault/ Nissan på tredje plats.



PSA-chefen Carlos Tavares och FCA-chefen Mike Manley har skrivit under avtalet som skapar världens fjärde största bilkoncern med 13 varumärken.

I Group PSA ingår Citroën, DS, Peugeot och Opel/Vauxhall. Från FCA kommer varumärkena Alfa Romeo, Chrysler, Fiat, Dodge, Jeep, Lancia, Maserati och pickuptillverkaren Ram. Sammanlagt 13 varumärken, om man betraktar Opel och Vauxhall som två olika. Antalet anställda uppgår till cirka 400.000.

Vid sammanslagningen nämns ingenting om att bilfabriker ska läggas ner. Men nya vd:n Carlos Tavares är känd som en tuff kostnadsjägare, något som räddade PSA från konkurs för fem år sedan och på mindre än ett år vände Opel från förlust till vinst.

Förutom utmaningarna som väntar med elektrifiering och autonoma fordon finns det även flera svagheter. Den sammanslagna koncernen har inga högt placerade premiummärken (även om DS skulle protestera) och heller ingen stark position på den kinesiska marknaden.

På den positiva sidan hittar vi stora kostnadsbesparingar med gemensam utveckling och inköp. Prognosen är att man ska spara fyra miljarder euro årligen. FCA har en stark position i Nordamerika och PSA ett motsvarande grepp på den europeiska marknaden – något som båda delarna av det nya företaget kan utnyttja.

Jätteaffären på gång: Fiat/Chrysler ska gå ihop med PSA-gruppen

Renault blir snuvade – Fiat/Chrysler söker samgående med PSA Groupe

PSA-chefen om bilindustrins framtid: ”Det blir kaos!”

Fiat säger arrivederci till Italien – nya FCA är en global koncern

FCA och Renault bekräftar att man förhandlar om en sammanslagning

Opel är lönsamt igen – efter 19 år – PSA ökade nettovinsten med 18 procent

6. Nya special-Volvon - med Samuelssons egen färg

Redaktören bytbil 2019-10-18

Släpps i endast 20 exemplar - förra upplagan sålde slut på 39 minuter



Volvo släpper en ny exklusiv upplaga av prestandasedanen S60 Polestar Engineered.

De tidigare bilarna sålde slut på 39 minuter.

Volvos Vd Håkan Samuelsson har själv bestämt utformningen av de 20 unika bilarna som släpps nu.

Volvos nya prestandasedan S60 Polestar Engineered är en av märkets snabbaste modeller någonsin. Laddhybriden har totalt 415 hk och gör 0-100 km/h på 4,4 sekunder. När det gäller Volvo är toppfarten som alltid begränsad till 180 km/h.

Modellen är helt slutsåld i hela världen, och i USA sålde den första upplagan om blott 20 bilar slut på 39 minuter. Därför har Volvo beslutat att släppa ytterligare 20 ytterst exklusiva bilar på den amerikanska marknaden av Polestar Engineered-modellen, skriver tidningen The Post and Courier.

Det handlar om 20 stycken bilar av 2020 års modell som har utformats av ingen mindre än Volvos vd Håkan Samuelsson. Vid fabrikens invigning fick han syn på en S60 i en speciell matt grå färg. Han blev så förtjust i färgen att han bestämde att det ska produceras en specialserie av bilar i kulören, och den släpps nu. Enligt uppgift är alla 20 bilar redan sålda. Om Håkan Samuelsson som är en stor älskare av sedaner själv ska ha en bil är inte bekräftat.

– Människor som är intresserad av en längre räckvidd kan inte ignorera att lägre bilar som är mer aerodynamiska är bättre. Jag blir inte förvånad om de marknadskrafterna betyder en comeback för mindre sedaner, speciellt för dem som inte behöver en större suv, har vd:n tidigare sagt. Dock ska sägas att Volvos vinster till stor del skapas av stora suv:ar. Ingen biltillverkare i världen har högre andel suv:ar än Volvo, över 60 procent.

Kanske kan succén för S60 Polestar Engineered bana väg för fler Volvo-sedaner. Förutom Håkan Samuelssons speciallack har bilen Öhlins-dämpare, Brembo-bromsar och guldfärgade säkerhetsbälten. Den speciella lackeringen har inneburit mycket extra arbete och försiktighetsåtgärder i fabriken.

– De vill i princip inte att du ens tittar på bilen, de är så försiktiga. Även oljor från dina fingrar kan förstöra finishen. Eventuell skada resulterar i att hela bildelen byts ut, säger Dallas Bolen i Volvos specialteam som följde de 20 bilarna i Charleston-fabriken förra veckan.

I Sverige kostar en S60 T8 Twin Engine Polestar Engineered från 637 900 kr. Bilen uppges gå 48 km på endast el. Det går att göra intresseanmälningar för att köpa årsmodell 2021.

Relaterade artiklar



[Volvo-bossen: 50% elbilar redan 2025]
Batterikrig mellan bilmärkena - här är Volvos miljardsatsning
15 maj 2019



[Volvos vd: ”Alla är frustrerade”]
Trots försäljningsrekord: Arbetarna mister sin bonus



[”Techinvesterare vill gå in i Polestar”]
Stort intresse för svenska elmärket
8 feb. 2019



[Nobelpristagarna åker Volvo-SUV:ar]
Här är fordonen som gäller för VIP-gäster och nobelpristagare
10 dec. 2018

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

7. Polestar 2 med dragkrok får dra 1,5 ton

Mattias Rabe

18 december 2019

Polestar 2, märkets första helt elektriska modell, kan utrustas med dragkrok. För 13 000 kronor får man möjlighet att dra upp till 1 500 kilo.



Polestar 2, som beräknas börja levereras i maj 2020, rymmer 405 liter i bagageutrymmet och 35 liter i ”frunken” framtill. Inga siffror som direkt imponerar för en 460,7 centimeter lång bil. Bagageutrymmet där bak rymmer således bara 20 liter mer än i 35 centimeter kortare Volkswagen ID.3.

Men Polestar 2 har ett ess i rockärmen som inte Volkswagen ID.3 kan plocka fram. För 13 000 kronor kan nämligen Polestar 2 extrautrustas med dragkrok. Volkswagen ID.3, som vi inte ser som en konkurrent till Polestar 2 mer än att det är två nya elbilar som lanseras i princip samtidigt, kan inte förses med draganordning. Ett unikt transportfäste för att montera exempelvis en cykelhållare erbjuds däremot till tysken. 75 kilo kan fästet bära.

LÄS MER: Privatleasa Polestar 2 – så mycket kostar den

Med dragkrok ökar lastmöjligheterna hos Polestar 2. Den maximala dragvikten ligger nämligen på 1 500 kilo, betydligt mer än vad som ses på bilderna här där bilen har fått ett litet obromsat släp påkopplat.

LÄS MER: Polestar 2 som tjänstebil/förmånsbil – så mycket kostar den

Skulle inte dragkroken vara tillräcklig, eller inte önskvärd, erbjuder Polestar ett takräcke som kan hantera upp till 75 kilo.



Polestar kallar modellens dragvikt för bäst i det kompakta elbilssegmentet. Sneglar vi uppåt till de större segmenten hittar vi så klart vassare dragbilar, exempelvis Mercedes EQC som får släpa 1 800 kilo på kroken och Tesla Model X som kan stoltsera med 2 250 kilo.

LÄS MER: Polestar 2 rullar i svensk trafik

Den modellversion av Polestar 2 som finns tillgänglig i dag, det vill säga den med två el-motorer och 408 hästkrafter (samma som i Volvos elbil XC40 Recharge), kostar från 669 000 kronor, tio tusen kronor upp från det instegspris som var aktuellt i höstas.

LÄS OCKSÅ: Elbilar iskalla utan subventioner



GALLERI
Polestar 2 på riksväg 40
9 bilder



GALLERI
Polestar 2
17 bilder

8. Film: Christian von Koenigsegg testar nya Jesko och varvar V8:an

Av Pär Brandt, Publicerad 2019-12-17, 15:57

Christian tar en provtur utanför fabriken i Ängelholm med nya Jesko. Och han bjuder gärna på en ljudlig illustration av den högvarviga V8-motorn.



Det finns bara en parkering där man regelbundet kan se Koenigsegg Jesko köra förbi. Ligger i Ängelholm.

FILM: https://youtu.be/VuM2f6u4sX4

December är snöfritt i stora delar av landet men inte ens i Ängelholm, Skåne, är det torrt. Därför blir det en ganska begränsad provtur för Christian von Koenigsegg när han testar nya Jesko.
Filmen är väldigt kort, men vi får en ljudlig demonstration av den nya V8-motorn i Koenigsegg Jesko. Som vi berättat förut har Jesko fått en "flat vevaxel" där vevtapparna sitter förskjutna med 180 grader. Den nya vevaxeln gör att Jeskos V8:a har flyttat upp rödmarkeringen till 8.500 rpm. Den speciella vevaxeln ger också ett lika speciellt motorljud, vilket Christian gärna demonstrerar.
Toppeffekten i Jeskos V8-motor anges till 1.280 hk med handelsbensin och hela 1.600 hk med E85 etanolbränsle. Maximalt vridmoment är 1.500 Nm vid 5.100 rpm, men mellan 2.700–6170 rpm finns minst 1.000 Nm.

Koenigsegg i exklusiv intervju om nya Jesko: "Råaste förbränningsbilen vi kunde bygga"

Lyssna på Koenigsegg Jesko för första gången – en rapp V8 med 1.600 hk

Världspremiär: Här är Koenigsegg Jesko – det råaste ”egget” någonsin

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

9. Kinesiska bolag slåss om Daimler

16 december 2019

Det ser ut att bli en kinesisk ägarstrid om biljätten Daimler. Volvoägaren Geely är i dag största aktieägare i Daimler och ska tillsammans med den tyska biljätten bygga nästa generation Smart-bilar. Men nu vill kinesiska BAIC ta över och bli en större ägare än Geely. BAIC vill också ha en plats i Daimlers styrelse.



Det var under våren 2018 som Geely och Li Shufu – som bland annat äger Volvo Cars – började köpa på sig aktier i den tyska bilkoncernen Daimler, med varumärken som Mercedes, Smart och Maybach.

Geely nådde så långt som till ett ägande på 9,69 procent av aktierna och den nya relationen med Daimler resulterade bland annat i att Geely tog över en del av det krisande bilmärket Smart. Planen är att bygga eldrivna Smart-bilar för den kinesiska marknaden. Geely är största enskilda aktieägare i Daimler men har hittills inte haft någon representant i styrelsen.

Nu vill statsäga Beijing Automobile Group Co Ltd, förkortas BAIC, utöka sitt ägande från dagens fem procent till över tio procent. Banken HSBC är BAIC:s partner och verktyg i uppköpen som påstås pågå som bäst. Daimler säger i en kommentar till branschtidningen Automotive News att de inte fått några besked om att BAIC utökat sitt ägande.

BAIC och Daimler har redan flera gemensamma projekt då de driver bilfabriker i Kina och tillsammans vill de utöka sin produktion av lastbilar för den kinesiska marknaden. Båda är också delägare i koreanska Hyundai.

Geely å sin sida har Smart-projektet tillsammans med Daimler och äger 49,8 procent i koreanska bilmärket Proton.

Tidigare har varken Daimler, Geely eller Volvo Cars uttalat sig vd Geelys ägande i Daimler betyder i praktiken för Volvo Cars.

Jan-Erik Berggren

RECHARGE

10. Teslas nya "accelerationsboost": Så snabb blir Model 3

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-12-19, 10:13

Tesla har bjudit på riktigt imponerande prestandasiffror i flera modeller. Den snabbaste versionen av Model S fixar nu 0–100 km/h på 2,6 sekunder, och den kommande Tesla Roadster ska bli ännu snabbare. Även Model 3 är kvick, särskilt i Performance-utförande. Den ska klara sprinten till 100 km/h på 3,4 sekunder. Long Range-versionen med fyrhjuls-drift (Dual Motor) klarar samma sprint på 4,6 sekunder.



Men nu finns ett nytt tillval som kapar den tiden till 4,1 sekunder. Tillvalet går loss på 19.200 kronor. Även befintliga ägare kan ta del av tillvalet med hjälp av en mjukvaruupp-datering över nätet.

Tillvalet avslöjades igår med hjälp av den finstilta texten på Teslas beställningssidor, men nu är det alltså officiellt.

Racingversionen av Tesla Model S fixar 0–100 km/h på 2,1 sekunder

Tesla Model S P100D Ludicrous slår alla andra till 96 km/h, så imponerande snabb är den

Testföraren: "Hysteriska prestandasifforna för Tesla Roadster är underdrivna"



Erik Söderholm

11. Elon Musks jätteklipp: 25 miljarder på 3 veckor

Redaktören bytbil 2019-12-19

Därför slår Teslas aktie nytt all time high på börsen



Tesla har noterat en ny rekordnivå på New York-börsen: 393,58 dollar. Största anledningen: Europeiska biltillverkare har svårt att få ut sina elbilar på marknaden. På tre veckor har Elon Musk tjänat 25 miljarder kronor på uppgången – han firade i går med en Yoda-meme på Twitter.

Analytikerna på Wall Street är en smula förvånade över Teslas rusning på börsen de tre senaste veckorna, efter en liten svacka när nya modellen Cybertruck visades.

På tisdagen skickade Deutsche Banks analytiker Emmanuel Rosner ut en analys där han konstataterar att europeiska tillverkare inte får fram tillräckligt mycket elbilar i tid. Han noterar att Mercedes skjutit upp lanseringen i USA av elbilen EQC för att fokusera på Europa. Även Volvo har problem med att få ut sin elbil på marknaden, och kommer inte börja leverera den förrän i slutet av nästa år.

De elbilar som lanserats i USA för att konkurrera med Tesla har floppat. Jaguar I-Pace har hittills sålt i 2418 exemplar i USA och Audi e-tron är inte mycket bättre: 4623 exemplar.

En annan faktor som driver upp kursen är möjligheten att bidragssystemet för elbilar i USA görs om så att det inte längre är begränsat till 200 000 bilar per år och bilmärke. Ett sådant beslut kan gå igenom i kongressen, trots att president Donald Trump är motståndare till bidrag för elbilar.

Lanseringen av Cybertruck, då två rutor krossades, drog till en början ner kursen, men marknaden tycks nu ha accepterat de radikala formerna hos Teslas nya bil.

Tesla är en av världens mest blankade aktier och de som blankat den har nu förlorat stora pengar. Största ägaren Elon Musk har däremot gjort ett jätteklipp på uppgången. På tre veckor har värdet på hans aktier ökat med 25 miljarder kronor. På ett halvår har hans aktier ökat värdet med 80 miljarder kronor.

Nyligen gick han över 30 miljoner följare på Twitter – där han firade uppgången med att publicera en meme om Baby Yoda. Han har dock berättat att alla hans tillgångar ligger frysta i Teslaaktier, han har knappt några kontanter att röra sig med trots den enorma förmögenheten.

12. Kia XCeed och Ceed Sportswagon som laddhybrider

Av Patrik Lundin, Publicerad 2019-12-18, 13:27

– svenska priserna officiella



Kia har öppnat orderböckerna för laddhybridversionerna av Kia Ceed Sportswagon och Kia XCeed. Sportswagon laddhybrid kostar från 339.900 kronor. XCeed laddhybrid kostar 30.000 till – från 369.900 kronor. Dessa priser är före bonus.

Drivlinan är identisk i båda bilarna och består av en bensinmotor och elmotor som tillsammans ger 141 hästar och 265 Nm och via en dubbelkopplingslåda driver på framhjulen. Kopplat till elmotorn är ett battero på 8,9 kWh.

Den preliminära elräckvidden anges till cirka 5 mil.

Kia Ceed Sportswagon marknadsförs som en familjekombi och har väl på sätt och vis bagageutrymmet för att backa upp det. Skuffen lastar nämligen 437 liter, vilket är i paritet med förra generationens Volvo V60. Kia XCeed lastar 291 liter.

Utrustningsmässigt får båda modellerna aktivt filkörningssystem och filhållningsassistans som standard. Dessutom är de förberedda för både Apple CarPlay och Android Auto.

Kia Ceed Sportswagen kommer till återförsäljarna i slutet av januari nästa år, medan XCeed dröjer till våren.

Fullständig prislista Kia Ceed SW och XCeed som laddhybrider:

Modell och utrustningsnivå:	**Pris (exklusive bonus):**
Kia Ceed Sportswagon Advance	339.900 kronor.
Kia Ceed Sportswagon Advance Plus	357.800 kronor.
Kia Ceed Sportswagon Advance Plus 2	387.700 kronor.
Kia XCeed Advance Plus	369.900 kronor.
Kia XCeed Advance Plus 2	399.800 kronor.

RECHARGE

13. Nyheter om BMW iX3

Av Patrik Lundin, Publicerad 2019-12-18, 10:35

Enbart bakhjulsdrift och 44 WLTP-mil



BMW släpper nya uppgifter om kommande elsuven iX3, som kommer nästa år. Sedan tidigare har de uttalat som svepande kring räckvidden och sagt "över 40 mil WLTP". Nu är den officiella WLTP-siffran offentlig och den är mycket riktigt "40 mil" – närmare bestämt 44 mil. Förbrukningen blir därmed under 20 kWh/100 km. Inte så pjåkigt med tanke på suv-karrosen.

Räckvidden görs möglig av batteripaketet som har en nettostorlek på 74 kWh. Batteriets egentliga storlek är alltså större än 74 kWh, men en del (oklart hur stor) lämnas som buffert. Ett faktum som borde innebära att BMW iX3 kan hålla hög laddhastighet under lång tid

Audi e-tron har en "batteri-buffert" på samma sätt och i vårt snabbladdningstest kunde den hålla hög hastighet även högt upp i procenttalen.

Hur pass bra iX3 blir på att hålla sin maximala laddhastighet på 150 kW återstår att se, BMW släpper nämligen inga laddningssiffror eller tidsangivelser.

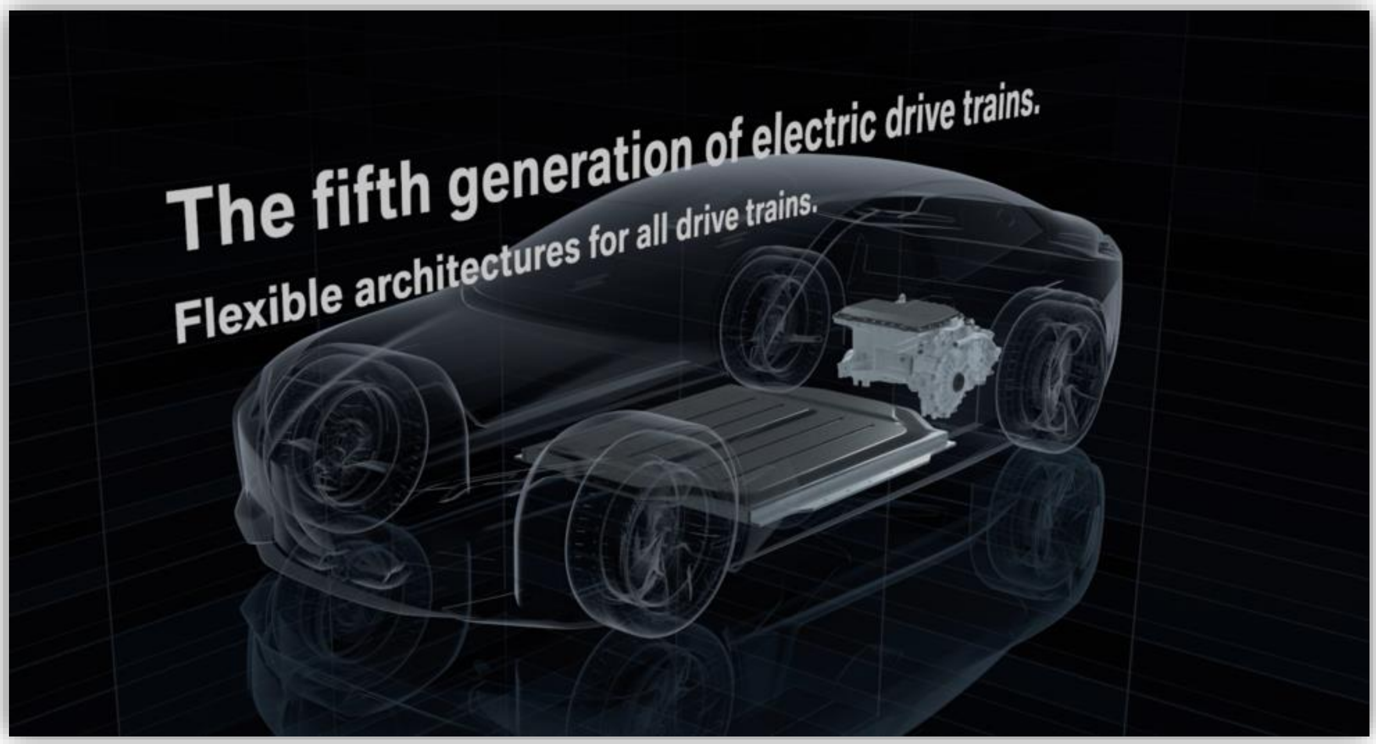
BMW iX3 får en elmotor som skickar alla 286 hk och 400 Nm till bakaxeln. Någon fyrhjulsdrift är det alltså inte tal om, i alla fall inte initialt.

BMW talar vitt och brett om deras femte generations eDrive-teknik som lättar drivlina med cirka 30 procent. Detta har man lyckats med genom att på en vikt- och utrymmeseffektivt sätt sammanföra elmotor, elektronik och transmission.






2020 + / Generation 5
Generation 5
Flexible and scalable
Charger CCU | E-Machine Unit | Battery





[Bekräftade uppgifter: Så lång räckvidd får kommande BMW i4]



[BMW iX3 är den nya elsuven med räckvidd på 40 mil]



Patrik Lundin

bytbil.com

14. Nya Lada Niva är här: 0-100 på 17 sek

Redaktören bytbil 2019-12-18

En 42 år gammal modell men tuffare och spänstigare än någonsin. Lada Niva kommer med mugghållare och en lätt facelift inför 2020. Motorn på 83 hk gör att bilen klarar 0-100 km/h på 17 sekunder.



Vissa saker inom bilvärlden är eviga – Lada Niva är en av dem. Den fyrhjulsdrivna terrängbilen presenterades redan 1977, och trots kommunismens fall lever Niva kvar, med smärre moderniseringar. Det tyder på en särdeles lyckad konstruktion av AutoVaz-fabriken i Toljatti i Ryssland, Suzuki Jimny som gör succé i dag är bara en sentida kopia.

Det går numera att få bilen med servostyrning och motorerna har bränsleinsprutning i stället för förgasare. Airbag är än så länge extrautrustning.

Till 2020 års modell kommer bilen i alla fall med en liten facelift som för utsidan innebär att dimljusen intgegrerats i frontstötfångaren. Inuti bilen så har ventilenationssystemet bytts ut och handskfaket blivit större. Dessutom har en lyxdetalj tillkommit: Mugghållare. Stolarna i bilen är helt nya och betydligt mer komfortabla än de gamla. Ljudnivån i en Niva gör nog ändå att det inte blir så många långresor.

Kraftkällan under huven är samma som tidigare: En 1,7-litersfyra utan turbo som ger 83 vilda hästkrafter. Det är tillräckligt för att accelerera upp till 100 km/h på 17 sekunder. Toppfarten är tillräcklig för att förlora körkortet på svensk motorväg, men inte mycket mer: 142 km/h.

Men Lada köps inte av de som vill flasha med sin bil eller imponera på grannarna – den köps av de som vill ha en prisvärd bruksbil som tål mycket stryk och tuffa tag.

– Det är en den mest överkomliga suv:en på ryska marknaden, och en av världens mest berömda bilar, säger Lada träffsäkert.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

15. Provkörning av Volkswagen Golf 1,5 eTSI

Erik Wedberg

17 december 2019

Nu är den här! Bilen som har hamnat helt i skuggan av sitt eldrivna syskon. Alla pratar om elbilen ID.3, men glöm inte bort att Volkswagen Golf är en av världens mest sålda bilmodeller. Nu kör vi den åttonde upplagan som är sprängfylld med ny teknik.



Det kan inte vara lätt när det har kommit en ny favorit i familjen, en färgglad, inställsam och eldriven liten typ som alla pratar om och glömmer bort att Golf har kommit i ett helt nytt utförande.

Det får den stå ut med. Under sina dryga 45 år som modell har Golf alltid stått i centrum som Volkswagens mest sålda bilmodell. Varje generationsskifte har varit en världshändelse. Nu är det dags för det sjunde skiftet och ingenting är som förut. Världen är förändrad. En ny Golf väcker inte samma uppståndelse. Allt är den där ID.3:s fel.

Nej, det är det förstås inte. Det är Volkswagens fel. Hade det inte varit för dieselgate hade Volkswagen ID.3 inte skyndats fram och lanserats så hårt, och åttonde generationen Golf hade sannolikt fortfarande spelat huvudrollen i familjen.

Likväl är det här Volkswagens kärna finns. Volkswagen har sålt cirka 35 miljoner exemplar av Golf sedan första lanseringen 1974 och plattformen som Golf bygger på – MQB – producerar drygt 3,4 miljoner sålda bilar fördelat på olika modeller. Varje år. Tro alltså inte att Golf har förpassats till att spela andrafiol riktigt än. Alla kanske pratar om ID.3, men det är Golf som säljer. Den utgående, sjunde upplagan av Golf, har till dags dato sålts i dryga sju miljoner exemplar.

Den nya Golfen då, är den helt ny? Både ja och nej. Golf Mk VIII byggs på samma MQB-arkitektur som den utgående modellen. Hjulupphängningarna fram är av MacPherson-typ och bak är det multilänkaxel på de bilar som har 140 hästkrafter eller mer och torsionsaxel på de svagare modellversionerna. Precis som förr. Enligt Volkswagen tar Golfen ändå sitt största utvecklingskliv sedan debuten.



GOLF står centrerat med stolta bokstäver på bakluckan. Ny logotyp också.

Att klivet är riktigt så stort är svårt att se direkt. Utseendemässigt är det mesta sig likt, med de karaktäristiska C-stolparna som har haft samma form på alla Golf-generationer och endast marginellt omstöpta strålkastare och baklampor. Numera är det för övrigt enbart LED som gäller, oavsett utrustningsnivå är det genomgående LED-teknik i strålkastarna och baklamporna. Om man lägger till extra pengar kan man få LED-matrix med 22 ljuspunkter som anpassar ljusbilden – en teknik vi först såg i Audis lyxmodeller men som nu har filtrerats genom jordlagren ända ner till Golf. Toppvarianten får till och med flytande blinkers à la Audi.

Tycker du att det låter nyhetsfattigt så här långt? Då är det dags att vi tar plats bakom ratten och fokuserar på allt nytt, för här är verkligen allting nytt och det finns fog för att prata om nyheterna som de största och mest genomgripande i Golfs historia. Först och främst: knapparna är borta. Det finns en startknapp och ett gäng knappar på ratten, men det är i stort sett allt. I nya Golf kommer man som förare att titta på en helt digital instrumentering och en pekskärm strax till höger om den, även om man har köpt en basutrustad Golf. Volkswagen kallar den nya förarmiljön Innovision och hävdar att Golf är den första i sin klass att ha en helt digital förarmiljö som standard. I standardutförande är infotainmentskärmen 8,25 tum stor och betalar man extra för tillvalet Discover Pro växer den till tio tum.

Finns det inte ens några enkla klimatvred? Nej, och det här kan vara den mest svårsmälta detaljen i nya Golf. Temperaturen och ljudvolymen ställs in på en smal touchlist under infotainmentskärmen, inte med runda vred. Det fungerar inte smidigt som med traditionella reglage, inte ens lika enkelt som hos Volvo. Volkswagens massutrotning av fysiska knappar har gått ett steg för långt, och tänk på att de orden kommer från en motorreporter som redan har låtit sig frälsas av pekskärmens evangelium.

Mellan friskluftutblåsen finns en samling touchknappar som ger snabbåtkomst till de viktigaste menyerna i infotainmentsystemet. Till vänster om ratten finns knapparna som styr belysningen, och även de har blivit touchknappar och samlas i en högblank panel. Framför växelspaken finns ett mobilförvaringsfack med trådlös laddning och Android Auto och Apple CarPlay finns som standard. Det senare systemet funkar numera trådlöst. Head up-display finns också. Och den är inte av budgetsorten som projicerar informationen på en liten plastskiva som kommer upp ur instrumentpanelen, utan direkt på vindrutan.



Knappfritt! Invändigt regerar de dubbla skärmarna. Kräver tillvänjning.

Allt sammantaget ger en stark nyhetskänsla. Nya Golfen tar ett stort kliv från sin föregångare i fråga om förarplatsens utformning och det kommer att bli en vattendelare. Långt ifrån alla har hunnit acceptera den knappfria förarmiljön. Ingen borde dock kunna förneka faktumet att Volkswagen kan bygga bilar, kvalitetskänslan har höjts ytterligare ett snäpp. Alla paneler sitter oklanderligt monterade och det finns inte tillstymmelse till budgetkänsla.

En av de mest intressanta nyheterna är svår att lägga märke till så länge inget går på tok. Nya Golf blir den första bilen från Volkswagen att utrustas med det så kallade Car2X-systemet. Det innebär, i korthet, att bilen kommunicerar med omgivningen, framför allt andra bilar som också har Car2X. Genom branschstandarden som heter Wi-Fi p/ITS G5 kan en bil varna en annan inom 800 meters radie om olyckor, halka, köbildning eller utryckningsfordon. Under provkörningen gör sig systemet lyckligtvis inte påmint, men idén är bra och det här är något vi sannolikt kommer att se i de flesta bilar framöver.

Med några av de många knapparna på ratten ställer jag in farthållaren. Det fungerar precis på samma sätt som i alla andra nya VW-modeller men nytt för Golf är att farthållaren är smart. Den kan inte bara hjälpa till att hålla bilen i sin fil, utan även “se bortom nästa kurva”. Med information från navigationsenheten förstår bilen att det är smart om den bromsar lite inför den där 90-graderskurvan som den annars inte skulle klara utan att gnugga sig mot räcket. Det fungerar bra.

Körupplevelsen i nya Golf kan sammanfattas kort: välpolerad och inte alls sensationell. Det kommer fortfarande lite för mycket buller från däcken men fjädringskomforten är bra och det finns en tydlig skärpa i styrningen, utan att den är nervös eller ryckig. Har du kört en MQB-bil från Volkswagen så kommer du att känna igen dig. I standardutrustningen ingår vanliga stålfjädrar med helt vanliga stötdämpare och den uppsättningen är mjuk, kanske i mjukaste laget för många. Som tillval finns adaptiva dämpare som har ett brett spann mellan hårdaste och mjukaste läget. Det är ett tillval som är att rekommendera.



Ljudvolymen ändras på en tryckkänslig list under bildskärmen. Inte optimalt.

Motorn beter sig inte som förr. Provkörningsbilen har motoralternativet som heter 1,5 eTSI. Den lilla bokstaven e avslöjar att det här är en mildhybrid och att det i grunden är samma fyr-cylindriga 1,5-litersmotor vi känner sedan tidigare. Bensinmotorn får lite, med betoning på lite, hjälp av en kombinerad startmotor/generator som gör att bensinmotorn kan stängas av tidigare inför ett stopp och startas senare och snabbare när man ska köra iväg igen. Mildhybridsystemet, som är på 48 volt, gör det också möjligt att frirulla med bensinmotorn helt avstängd, även det en funktion som känns igen från större och dyrare Audi-modeller. 1,5 eTSI-motorn har en viss spets och de 150 hästarna måste jagas högt upp i varvtalsregistret. Något vidare bottendrag finns inte att tala om. Växellådan, antingen manuell eller dubbelkopplad, måste användas flitigt.

I motorutbudet har det blivit slagsida åt bensin. Volkswagen har, av förklarliga skäl, lagt mindre krut på diesel och till svenska marknaden kommer endast en dieselmotor: 2,0 TDI med 115 hästkrafter. Bensinare finns det däremot gott om, från lilla 1,0 TSI med 110 hk till 1,5 TSI med 150 hk och med eller utan mildhybridsystem. Laddhybrider blir det två av. 1,4 TSI eHybrid har 204 hk och lite mer prestandainriktade GTE har 245 hk. Båda får det nya 13 kWh-batteriet som redan finns i uppdaterade Passat GTE och Skoda Superb iV.

Det är mer än tydligt att Volkswagen försöker lyfta Golf. I det senaste utförandet får den teknik som inte finns i något modellsyskon och gör att den konkurrerar med golfklassare såsom Mercedes A-klass och BMW 1-serie snarare än Kia Ceed och Ford Focus.

MISSA INTE: [Allt om nya Volkswagen Golf]



Baksätet är precis lika stort som i förra Golf. Bra, men inte bäst i klassen.

Det här är nytt!

Car2X
Nya Golf är först ut med systemet som samlar in information från andra bilar och objekt i trafiken för att meddela föraren om eventuella faror.
Travel Assist: Tillåter bilen att styra, gasa och bromsa på egen hand.
LED: LED-strålkastare är standard på nya Golf och finns i tre olika utföranden.
Laddhybrider: Nya Golf kommer i fem hybridutföranden – tre mildhybrider och två laddhybrider.

Motorer
Vid lansering

1,5 TSI 150 hk, 6-växlad manuell: *273 900 kronor (släpps i slutet av vecka 50).*

1,5 eTSI 150 hk, 7-växlad DSG: *299 400 kronor (släpps i slutet av vecka 51).*

2,0 TDI 115 hk, 6-växlad manuell: *274 900 kronor (släpps i slutet av vecka 51).*

1,0 TSI 110 hk, 6 växlad manuell: *236 900 kronor (släpps preliminärt under första kvartalet 2020).*



Baksätet delbart i 40/60, men kompenseras av en stor lastlucka i mitten.



Endast ett dieselalternativ tas till Sverige. Bland bensinarna finns en uppsjö.

Kommer senare under 2020
1,0 eTSI 110 hk *(bensin, mildhybrid), DSG.*
1,4 TSI 204 hk *(bensin, laddhybrid).*
1,4 TSI 245 hk GTE *(bensin, laddhybrid).*
1,5 TGI 130 hk *(fordonsgas, bensin som reservbränsle), manuell och DSG.*
2,0 TDI 115 hk *(diesel), DSG.*
GTI *(bensin).*
R *(bensin).*

Volkswagen Golf 1,5 eTSI

Pris
299 400 kronor.

Motor
Bensin. Tvärställd 4-cyl radmotor, 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamrem. Turbo. Kompression 12,5:1. Borrning/slag 74,5/85,9 mm, cylindervolym 1 498 cm3. Max effekt 150 hk (110 kW) vid 5 000–6 000 r/min, max vridmoment 250 Nm vid mellan 1 500–3 500 r/min.

Kraftöverföring
Motor fram, framhjulsdrift. 7-växlad dubbelkopplingslåda.

Fjädring/hjulställ
Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.

Styrning
Elmotordriven servo. Vändcirkel 10,9 meter.

Bromsar
Skivor fram (ventilerade) och bak. Antisladdsystem.

Hjul
Lättmetallfälg. Fälgbredd i. u, däck 225/40 R18.

Mått/vikt (cm/kg)
Axelavstånd 264, längd 428, bredd 179, höjd 146, spårvidd f/b 155/155. Markfrigång i. u. Tjänstevikt i. u, maxlast i. u, max släpvagnsvikt i. u. Tank 50 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 380-1 237 liter.

Fartresurser
Acceleration 0-100 km/h 8,5 s, toppfart 224 km/h.

Bränsleförbrukning (WLTP): Ej fastställt.

Garantier: Nybil 2 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år.

Skatt: Ej fastställt.

Rivaler



BMW 118i Steptronic

I och med att 1-serie nu mer är framhjulsdriven tar ett steg närmre de slätstruka bilarna i klassen. Fortfarande det busiga valet.
Pris: 276 500 kronor.



Kia Ceed 1,4 T-GDi DCT

På ett vis arvtagaren till hur Golf var förut. Ceed är en riktigt bra bil i klassen som inte spelar på några känslomässiga strängar.
Pris: 224 900 kronor.

GALLERI
Volkswagen Golf 2020
82 bilder

16. Jaguar Land Rover köper Bowler

AV BOBBY GREEN

2019-12-18 KL 18:00

Kan nog bli bra



1985 grundades företaget Bowler med ett syfte - att göra redan offroad-potenta Land Rovers ännu mer offroad-potenta. Och gärna mycket snabbare och vassare på alla sätt. Nu meddelar Bowler att de har blivit uppköpta av Jaguar Land Rover och att de kommer att ingå i avdelningen man kallar för Special Vehicle Operations (SVO). Så här säger Michael van der Sande som är vd för avdelningen om köpet:

"För nästan 35 år, har Bowler namnet stått för innovation och framgång, med ett rykte smidda av sitt deltagande i världens tuffaste Off-Road motorsporttävlingar. Det är spännande att vi nu är i stånd att delta i och leda Bowler varumärkets framtid som en del av Jaguar Land Rover. Vid Specialfordonsverksamhet är vi alla ivriga att börja jobba med våra nya kollegor på Bowler. Att lägga till Bowler-teamets kompetens och erfarenhet till de av SV, Fordonspersonalisering och Classic är ett avgörande steg i vår strategi för att skapa en spännande och mångsidig portfölj av produkter och företag inom Special Vehicle Operations "

via Carscoopsbowlermotorsport.com +

RECHARGE

17. Tesla Cybertruck blir snabb polisbil

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2019-12-17, 12:46

Skottsäkra rutor, fyrhjulsdrift, rejält med lastutrymme och 0-100 under tre sekunder, visst låter det som en perfekt polisbil?



Det tycker i alla fall polisen i Dubai som lagt ut en bild av en polismålad Cybertryck på twitter med bildtexten "2020 – Dubai Police".
Polisen i Dubai har gjort sig kända för sina extrema arbetsfordon. I fordonsflottan ingår bland annat Pagani Huayra, Lamborghini Aventador och Bugatti Veyron. Bilarna må vara snabba, men inte så praktiska. Det är kanske därför polisen i Dubai kan tänka sig att komplettera med Tesla Cybertruck under nästa år.
Även i Mexiko har polisen visat intresse för Elon Musks senaste skapelse. Borgmästaren i staden San Luis Potosí har beställt 15 Tesla Cybertuck åt stadens poliskår, uppger nyhetssajten El Imparcial.
Om de påstått skottsäkra rutorna lockat borgmästaren att lägga in en beställning, så är vårt råd att vänta med köp tills Tesla lyckats bevisa att rutorna verkligen håller. När Elon Musk skulle presentera hur hållbara rutorna är så sprack de.
Borgmästaren har fått betala 100 dollar per bil i beställningsavgift. Men avgiften är återbetalningsbar om han ändrar sig. I nuläget har Tesla fått in omkring 250.000 beställningar.

Expertens dom: Tesla Cybertruck blir förbjuden i Europa

Officiell: Tesla Cybertruck får futuristisk design och rostfri kaross – räckvidd upp till 80 mil

Svenska stjärnan kollade in Tesla Cybertruck – med sin egen Model 3-pickup



Magnus Fröderberg

18. Teknikens Världs Stora Bilpris 2020 – och vinnaren är…

Erik Wedberg 18 december 2019

Tio helt olika bilar, som alla tillför något nytt till klassen, gör upp om Teknikens Världs Stora Bilpris 2020. Vi korar årets segrare!



Spridda skurar, minst sagt! Som alltid när det kommer till Teknikens Världs Stora Bilpris, vars kriterier för en seger är nyskapande teknik paketerat i ett format för folket.

Tesla Model 3 är den teknikspäckade elbilen från Silicon Valley, Kia e-Soul lyckas kombinera lång räckvidd och lågt pris, och lilla Renault Zoe är Europas mest sålda elbil, nu här i ny generation.

Samtidigt har vi Peugeot 508 SW som lockar med snygg design i kombiformat och Volvo V60 Cross Country som är den bästa Volvon just nu. Porsche har filat vidare på sitt 911-recept, Mazda CX-30 är bestyckad med den nya bensinmotortekniken Skyactiv-X och BMW 1-serie är bättre än någonsin, nu med framhjulsdrift!

Det stora teknikklivet står vätgasdrivna Hyundai Nexo för, och sist och minst i suvklassen är Volkswagen T-Cross som korsbefruktar bra utrymmen med litet format.

Men bara en kan vinna Teknikens Världs Stora Bilpris 2020. Nu kör vi!

10. Renault Zoe



Lilla Zoe är Europas mest sålda elbil, nu här i ny generation.

En liten elbil med lagom stort batteri och lång räckvidd borde väl vara stekhett år 2020? Absolut! Tittar vi på specifikationerna så ser Zoe helrätt ut. Med den nya, lite starkare 135-hästarsmotorn är priset från 366 900 kronor och för det får man en nollutsläppsbil som rymmer en mindre familj. Är inte det toppen? Jo, det skulle det kunna vara, om utförandet var bättre. Renault har gjort en mindre uppryckning av Zoe under året, vilket gav starkare motor, kapacitet för snabbladdning upp till 50 kW, ett 52 kWh-batteri och teoretisk räckvidd upp till 38 mil. Det är data som ingen modern elbil behöver skämmas för. Att vi trots det lyckas lägga lock på vår entusiasm över Zoe beror på de mer traditionella bilegenskaperna. Zoe känns helt enkelt som en billig småbil från tidigt 2000-tal. Ljudnivån i kupén är hög och man sitter i en förarstol som varken går att höja eller sänka. Året är alltså 2019. Inte 1989. Vi föreslår att Renault uppdaterar Zoe igen så att drivlinan kan få den bil den förtjänar.

Motivering: Zoe är Europas mest sålda elbil och det är inte utan anledning. Med ett konkurrenskraftigt pris i förhållande till räckvidd och innerutrymmen har uppdaterade Zoe förutsättningar att fortsätta att ligga i Europas elbilstopp.

9. BMW 1-serie



BMW 1-serie är här i tredje generation och den är mer slätstruken än någonsin. Den är också rymligare, snålare och smartare än någonsin. Dessutom väcker den mer känslor än någonsin. Allt kan förklaras med ett ord: Framhjulsdrift.

Nya 1-serie är framhjulsdriven och det får vissa BMW-puritaner att sparka bakut. Men det var långt ifrån en överraskning att den skulle bli det. 2-serie Active och Gran Tourer har varit framhjulsdrivna sedan fem år tillbaka och nya 1-serie byggs på samma plattform. Därmed har BMW botat 1-seriens värsta åkomma – den trånga kupén. Med framhjulsdrift och tvärställd motor blir förpackningen effektivare och innerutrymmena bättre. Roligt är att det nya upplägget inte har lagt sordin på de fina köregenskaperna som alltid har varit ett signum för 1-serie. BMW har lyckats riktigt bra med att kombinera bra åkkomfort med ett visst mått av körglädje. Varför plockar den inte en högre placering? Elektrifieringen lyser ännu med sin frånvaro! BMW lanserar en helt ny modellserie år 2019, utan laddhybrid- eller elalternativ. Det räcker inte.

Motivering: BMW 1-serie har i sina två tidigare generationer varit körglädjens försvarare i golfklassen. Nu har BMW:s minsting slagit över till framhjulsdrift och blivit rymligare och mer praktisk. Glädjande nog finns de skarpa köregenskaperna kvar.

8. Mazda CX-30



Våra förhoppningar på Skyactiv-X var stora,
men vi blev besvikna.

När vi först fick höra om Mazdas nya motorteknik förstod vi att vi skulle bli tvungna att sätta tänderna i den så snart som möjligt. Helt ny, potentiellt revolutionerande teknik för förbränningsmotorer hör inte till vanligheterna. Vad pratar vi om? Skyactiv-X, förstås! Enkelt förklarat: först görs en mager insprutning som inte antänds trots hög kompression. Sedan görs en andra bränsleinsprutning direkt mot tändstiftet samtidigt som stiftet tänder blandningen kring stiftet och får kompressionen att öka så att den första magra blandningen också antänds. Mazda lovar själva att Skyactiv-X ska vara lika snål som en dieselmotor, utan att släppa ut samma partiklar. Efter att spenderat 250 mil med bilen kliar vi oss dock fortfarande i huvudet, skulle den inte dra mindre? Längs landsväg drar CX-30 0,7 liter per mil, i vårt bränsletest Sverigecykeln 0,85 l/mil. Siffror som inte alls imponerar och som också gör att CX-30 halkar ner bland placeringarna. Men en trevlig bil, det är CX-30 alltjämt. Som så ofta förr har Mazda byggt en körglad och praktisk bil som är lätt att leva med. Men någon revolution bidde det inte.

Motivering: Det är svårt att säga att Mazda CX-30 tillför något betydande till suvklassen, likväl är den lätt att gilla. Med ny fokus på detaljkvalitet, komfort och ny motorteknik visar Mazda att de har större ambitioner än många av sina konkurrenter.

7. Volkswagen T-Cross



Sticker inte ut, men gör jobbet som liten rymlig suv väldigt bra.

Volkswagen-koncernen har formligen sprutat ur sig suvar i olika storlekar på senare år, i en takt som har gjort det svårt att hänga med och hålla isär dem. Kan du skillnaden mellan Ateca, Kamiq, Tarraco, Tiguan och allt vad de heter. Svårast är kanske distinktionen mellan T-Roc och det marginellt mindre syskonet T-Cross. Vi har dock hunnit identifiera T-Cross som en av de bästa, inte bara inom VW-familjen utan i hela kompaktsuvklassen. Den upplevs mer påkostad, mer välbyggd och allmänt trevligare än Seat Arona. Trots det förlorade den sitt första test mot just den spanska kusinen, främst beroende på något högre ägandekostnader.

Men T-Cross är minisuven vi vill ha, egentligen. Den har ett baksäte som borde få betydligt större modeller att skämmas och upplevs som en rymlig bil på alla sittplatser. Den trecylindriga 1,0-litersmotorn är en av de bättre av sitt slag. Den är stark, relativt tyst och snål på riktigt – strax under 0,6 l/mil vid verklig körning. Det snäva motorutbudet, endast bestående av en bensinmotor och en dieselmotor och inget miljöalternativ, hindrar T-Cross från att klättra högre upp i listan.

Motivering: En rimligt prissatt, riktigt rymlig och bekväm bil i en liten, kompakt kaross – vem vill inte ha det? Volkswagens minsta suv T-Cross sticker inte ut, på något annat sätt än att den är bra på det mesta och passar många barnfamiljers budget.

6. Peugeot 508 SW



Kul att Peugeot törs ta ut svängarna rent designmässigt. Test av bilen läser du i nästa nummer.
508 är tillbaka! Första generationen 508 levde från 2010 till 2018 och uppföljaren lät vänta på sig. Först nu finns nya 508 i kombiutförande och är redo att utmana på riktigt på den svenska marknaden. Och den är tillbaka i starkare form än någonsin. Tittar bara på den, vilken annan familjekombi kan stoltsera med så stiliga former och karmlösa dörrar? Okej då, vi medger att 508 kombi, eller SW som de kallar den, inte är den absolut bästa mellanklasskombin. Inte heller den billigaste, eller rymligaste, eller körgladaste. Vi tycker ändå att nya generationen 508 är ett stort steg i rätt riktning för Peugeot som på senare år inte direkt har överöst marknaden med toppenmodeller. Nya 508 är mer välbyggd än alla andra Peugeot-modeller och har köregenskaper som tyder på att de franska ingenjörerna har börjat ta sina jobb på allvar. I sedanutförande fick 508 till exempel lika höga testbetyg som BMW 3-serie. Under 2020 kommer 508 SW i laddhybridutförande och då tror vi att den blir farlig för konkurrenterna på riktigt.

Motivering: Med nya 508 är Peugeot mer konkurrenskraftiga i mellanklassen än på länge. 508 SW bjuder på hög komfort, skarpa köregenskaper och spännande design. Snart är laddhybriden här och då är Peugeot inne i hetluften på riktigt.

5. Porsche 911



Porsche har tagit lång tid på sig att utveckla sin "Neunelfer". Det har tagit dem cirka 56 år att komma fram till den 911 Carrera S vi står med här i dag. Okej, de har byggt ett antal tidigare 911-generationer i ett otal olika versioner under samma 56 år, men det är alltid den senaste generationen som räknas.

Ett band är aldrig bättre än sin senaste skiva, brukar det ju heta, och om Porsche vore ett rock-band så skulle det vara världens bästa. 992-generationens 911 är nämligen något alldeles extra. Porsche har utgått från det 56-åriga konceptet och som vanligt gjort det ännu lite bättre än tidigare. Priset, ägandekostnaderna och allt det där tråkiga som hör vardagen till glömmer vi snabbt bort när vi sätter oss i 911 Carrera S. Så fort det där vredet till vänster om ratten vrids om försvinner allt annat och vi försvinner in i Porsches värld. Trots alla år som har gått, alla förändringar och förbättringar som har gjorts och trots att 911 har gått från att vara en liten nätt sportvagn till en tämligen stor sportbil med långfärdsegenskaper finns grundkänslan kvar.

911 kommer förmodligen alltid att vara 911. Att förklara allt som är nytt och bättre på 992 riskerar att bli en enda lång uppradning av tekniska kompetenser och prestandasiffror av imponerande mått, så vi nöjer oss med att säga att den har 450 hästkrafter, 530 Nm och kan ta sig till 100 km/h på 3,5 sekunder, och det nästan oavsett underlag och förare.

Mannen som försöker leta efter motorn på bilden snett ner till höger härifrån sett lyckades till exempel tangera Porsches officiella accelerationssiffror. I verkligheten. Inte i något laboratorium. Däri ligger 911:s styrka – den är inte bara imponerande på papper utan är en hypersnabb supersportbil förklädd till sympatisk vardagsbil som kan användas året om. Så har 911 alltid varit, och det senaste generationsskiftet har inte ändrat på saken.

Motivering: Behöver vi hylla Porsche mer? Nej, vi nöjer oss med att säga att Porsche 911 är världens bästa sportbil, fortfarande.

4. Volvo V60 Cross Country



Volvo V60 Cross Country är som klippt och skuren för svenska vägar.

En fyrhjulsdriven dieselkombi, hur framåtblickande är det egentligen? Nej, den största invändningen mot Volvo V60 D4 AWD Cross Country i årets omröstning är just det. Att den inte gör något nytt. När Teknikens Världs Stora Bilpris utses väger nyskapande tungt. Vi uppskattar när en biltillverkare hittar på något nytt som för bilismen framåt, något som gör bilen till ett ännu bättre transportmedel. Ur det hänseendet har Volvos senaste upphöjda kombi det tufft. Den ser väl ut och fungerar ungefär som sin föregångare såväl som de flesta andra upphöjda kombibilar? Förvisso, men i omröstningen väger vi även in hur bra en bil är, hur väl den löser sin uppgift och vad den ger tillbaka till sin ägare. Ur det hänseendet är V60 Cross Country den starkaste bilen i det här gänget. Vid en snabb anblick kan den passera som en uppsminkad V60, men våra tester har visat att det här är den bästa V60-versionen av dem alla. Kanske även den bästa Volvon som byggs just nu. V60 CC kombinerar svårkombinerade attribut som hög markfrigång, hög komfort och ett mycket fint väguppträdande. Att V60 CC dessutom har några av marknadens bästa aktiva säkerhetssystem som standard gör den förstås inte sämre. Den största plumpen i Cross Country-protokollet är det begränsade motorutbudet. D4 AWD eller T5 AWD, där tar det stopp. Bilen kommer att förvandlas till mildhybrid inom kort, och förhoppningsvis även till laddhybrid. Med ett elektrifierat alternativ i motorutbudet hade Volvon kunnat klättra högre i listan.

Motivering: Det här är världens bästa svensk just nu. I alla fall i bilvärlden. Med Cross Country-tillägget blir en redan bra bil, Volvo V60, ännu lite bättre. V60 Cross Country är ett rättesnöre i klassen.

3. Kia e-Soul



Kias knepigt formgivna kompaktsuv Soul är tillbaka i ny generation och det hade kunnat gå oss helt förbi om det inte vore för att Kia har valt att satsa uteslutande på eldrift. Medan andra marknader kan köra nya Soul på bensin kommer vi i Europa endast att ha tillgång till den eldrivna varianten som kallas e-Soul.

Det tackar vi för, utbudet av kompakta suvar med bensinmotorer är överväldigande medan tillgången på små men rymliga suvar med elmotorer är klart begränsad. Vissa tycker att den är strykful, andra gillar de knasiga formerna.

De snirkliga bakljusen och de trötta strålkastarna får i alla fall e-Soul att sticka ut och bli ett betydligt roligare alternativ till kusinen Hyundai Kona Electric som den delar plattform, elmotor och batterier med. 64 kWh batteri räcker till en WLTP-räckvidd på 45 mil och en verklig räckvidd på cirka 35 mil i svenskt mildvinterklimat. e-Soul är ännu en i raden av seriösa elbilar från Hyundai-Kia-koncernen. Än så länge har sydkoreanerna inte gjort några halvmesyrer till elbilar. Det är stora batterier och 100 kW laddeffekt som gäller.

Att e-Soul inte kniper en högre placering beror på att det finns en ny elbil som är ännu lite bättre, och att e-Soul misslyckas i älgtestet. Vi har i skrivande stund endast haft möjlighet att köra e-Soul på lätt fuktig bana med friktionsdäck och noterar att styrningen inte klarar belastningen. Mitt i manövern låser sig styrningen för ett ögonblick. Vi kommer att återkomma till e-Soul i älgtestet framöver.

Motivering: Kia e-Soul är inte bara ett roligt tillskott till elbilssegmentet, den är också ett bra tillskott. Med tillräcklig räckvidd, stora innerutrymmen trots ett kompakt yttre och omfattande utrustning är e-Soul en av årets mest intressanta elbilar.

Linus Pröjtz om Kia e-Soul: Första gången det händer blir jag tagen på sängen. Mitt i älgtestet, när jag lägger om styrningen åt höger, så låser sig ratten för ett ögonblick. Det sker under så kort tid att jag först är osäker på vad som hänt, så vi repeterar – med tydligare resultat.

Det verkar som att den elektriska styrservon blir överansträngd och stänger av sin funktion för delar av en sekund. Men vid fel tillfälle är det mer än tillräckligt för att orsaka olyckan.

2. Tesla Model 3



Chocken är inte lika total som för sex år sedan. Då svepte Tesla Model S in från Kalifornien och sopade hem förstapriset. Vi kunde inte riktigt greppa att en stor lyxsedan kunde bete sig så, utan att släppa ut några avgaser, och att den inte hade några knappar på insidan.

Nu har vi hunnit vänja oss vid Tesla-världen och till och med accepterat Model 3 som, om möjligt, är ännu lite mer avskalad än Model S. De inställningar vi är vana vid att kunna göra manuellt med separata reglage blir här en pekskärmsövning. Man kan hata eller älska det. Hur som helst måste man låta sig imponeras av Teslas kostnadseffektivisering. Att tillverka exakt likadana skärmar till alla bilar som säljs måste vara billigare än att bygga olika instrumentpaneler och instrumentkluster beroende på vilken extrautrustning som har valts. Samtidigt uppfattar kunderna skärmlösningen som exklusiv.

Model 3 är inte en perfekt bil, det finns brister att irritera sig på och värst är det trånga baksätet. Att bakluckan är en liten sedanlucka, i stället för en mer praktisk halvkombilucka, är också synd. Det mesta vägs dock upp av fördelarna som Tesla-livet för mer sig. Med Tesla-appen installerad i telefonen är det som om bilen känner dig bättre än din närmaste vän och med rutin på laddningen behöver man aldrig bekymra sig över räckvidden. Tesla säger 56 mil för modellen som heter Long Range Dual Motor, vi säger knappt 50 i verkliga förhållanden.

Är den inte väldigt dyr då? Jo, priset är högt, men de totala ägandekostnaderna är inte högre än för en Volvo V60 Cross Country.

Motivering: Med elmotorer och batterier i en klass för sig, och en nyskapande användarupplevelse sitter Tesla tryggt på elbilstronen. Model 3 är en elbil vi vill ha, inte för miljöns skull, utan för vår egen.

Oskar Krüger om Tesla Model 3: Trean har varit en flitig besökare i redaktionsgaraget under året, två tester, en duell och nu som tvåa i stora bilpriset. Och varje gång den varit här så har den gjort bra ifrån sig. Tesla Model 3 är kul på många sätt, en bra bil men ändå är det förnuftet som talar för den futuristiska amerikanen. Med en verklig räckvidd upp mot 50 mil tillsammans med det överlägset största laddnätet är Model 3 Sveriges bästa elbil. Inköpspriset är högt men ägandekostnaderna är lägre än för Volkswagen Passat.

1. Hyundai Nexo



Grattis Hyundai, segrare för andra gången av det enda pris som spelar någon roll. Bra!

Blir 2020 den vätgasdrivna bränslecellsbilens år? Nej, det tror vi faktiskt inte. Försäljningen av bränslecellsbilar är långt ifrån att ta fart på allvar, ändå väljer vi att lyfta fram just en sådan och ge den Teknikens Världs Stora Bilpris 2020. Varför? För att Hyundai Nexo är en så mycket bättre bil än alla tidigare vätgasbilar. År 2017 var Toyota Mirai med i omröstningen, men föll på kort räckvidd och tveksamt beteende i älgtestet. Med Nexo gör vätgasbilen comeback. Nexo är dyr, men inte dyrare än en jämförbar batterielbil och till skillnad från alla andra vätgasbilar går Nexo att köpa i Sverige. Nexo är i motsats till föregångaren ix35 konstruerad för bränslecellsteknik från början och därmed har man lyckats kapa vikt och utnyttja bilens storlek bättre. När vi kör och sitter i Nexo uppfattar vi den som en konventionell bil, innerutrymmena är precis lika bra som i en jämförbar suv med förbränningsmotor och lastegenskaperna går inte att klaga på. Dessutom, inte minst, klarar den älgtestet utan problem.

Det är också på sin plats att premiera en säkerhetsinnovation. Nexo är inte först i världen, men i alla fall ensam på svenska marknaden, om att visa vad som finns i döda vinkeln på skärmen framför ratten. När föraren använder någon av körriktningsvisarna startas kameror i ytterbackspeglarna och bilden visas tydligt för föraren. Borde inte Volvo ha varit först med det? Medan den officiella räckviddssiffran säger 67 mil kommer man i verkligheten cirka 60 mil. I stället för räckviddsångest och långa laddstopp är det bara att stå på, att fylla vätgastankarna tar inte mer än några minuter och sedan har man 50 nya mil. Men vätgasdriften ger än så länge en annan form av räckviddsångest. Eftersom antalet vätgaspumpar inte är stort gäller det att alltid befinna sig nära en pump.

Motivering: Med 60 mils verklig räckvidd och utrymmen stora nog för en familj gör Hyundai Nexo den vätgasdrivna bränslecellsbilen till ett verkligt alternativ till traditionella bilar. Med Nexo behöver man inte göra avkall på vare sig köregenskaper eller lastförmåga för att kunna köra framtidens teknik. En elbil som tar tre minuter att ”ladda”. Vätgasbilen har aldrig varit bättre!

Marcus Engström om Hyundai Nexo: Jaha. Nu har de blivit helt från vettet allihop på den här tidningen, tänker du kanske nu. Chefen förbokar en Cybertruck och resten av redaktionen tycker att en vätgasdriven bil som bara går att tanka på några få ställen i Sverige ska få Stora Bilpriset 2020. Men så här är det: Vätgastekniken raderar elbilarnas stora nackdel, det vill säga laddtiden. Och vätgas kan tillverkas av solenergi eller vindkraft eller nästan vad som helst. Naturligtvis ligger det här i framtiden, det krävs infrastruktur för det. Men faktum är att tekniken finns redan nu, och Hyundai Nexo inte bara finns – den är en riktigt bra bil som fungerar som en vanlig bil. Ja, den är dyr – men den är framtiden.

”Nexo är optimal för det svenska klimatet”

Vad betyder det för Hyundai att ta segern i Teknikens Världs Stora Bilpriset 2020 med en så okonventionell bil som Nexo?

– Vi är såklart jättestolta över att få ett sånt erkännande från Teknikens Värld! Att en vätgasbil tar hem Stora Bilpriset 2020 är ett direkt bevis på att Hyundais satsning på alternativa drivlinor är på rätt väg. Nexo är utan tvekan en av de bästa bilar vi byggt och SUV-designen kombinerat med vätgasteknoloigin gör den på många sett dessutom optimal för det kalla svenska klimatet.

När får vi se vätgasteknik i Hyundai-bilar med billigare prislapp?

– Fram till 2025 planerar Hyundai att lansera 17 helt elektriska modeller, varav hela 10 är bränslecellsfordon. Målet är att globalt årligen sälja 670 000 elektrifierade bilar, varav 110 000 skall vara vätgasbilar. Med andra ord en storsatsning på vätgasteknik som i takt med ökade produktionsvolymer gör att vi ganska snart kommer se lägre prislappar på framtida modeller.

Nexo är tillsammans med Toyota Mirai de enda vätgasbilar som finns just nu i Sverige. Vad krävs för att fler tillverkare ska lansera sina vätgasbilar i Sverige?

– Hyundai var tidigt ute med lansering 2013 men vi ser redan kommande modeller från andra stora biltillverkare. Något som såklart är superkul då det krävs en mångfald i modeller för att möta marknadens efterfrågan. För att sälja bilar och öka lanseringstakten krävs däremot en utbyggnad av infrastrukturen med tankstationer. I övriga Europa ligger man lite längre fram i utvecklingen men i Sverige ser vi ser många kommunala satsningar som snart ger resultat. Får vi bara till ett ökat statligt politikeransvar dröjer det däremot inte länge förrän vätgasbilar kan bli ett naturligt och hållbart bilval för både privatpersoner och företag.



Tidigare vinnare

2009 Peugeot 308 SW
308 SW tillhör fortfarande klassens smartast packade familjebilar. Kompakt, komfortabel och mycket flexibel.

2010 Skoda Yeti
Skoda Yeti var tidigt ute i det nya kompaktcrossover-segmentet. Tillräckligt högbyggd för att fixa stock och sten men främst är den allround i det mesta.

2011 Volkswagen Sharan
Volkswagen Sharan är mångsidig som få andra bilar. Tillsammans med syskonbilen Seat Alhambra är detta ett vettigare alternativ till en mellanklasskombi.

2012 Opel Ampera
Opel Ampera har inte bara ett fiffigt namn (gäller även Chevrolet Volt) utan visar på styrkor som den miljövänliga vardagsbilen för framtiden – redan i dag.

2013 Toyota GT 86
Tanken på att en folksportbil skulle vinna Teknikens Världs Stora Bilpris kändes avlägsen. Men sedan kom Toyota GT 86 och sopade banan med konkurrenterna.

2014 Tesla Model S
Förstapriset till Tesla stärkte synen på biltillverkaren som vågade – och vann. I år blir Model S fyrhjulsdriven och snart kommer suven Model X. Smart!

2015 Volkswagen Passat Sportscombi
En bra bil som blev ännu bättre och med lätthet höll konkurrenterna stången. Ett självklart val då, inte lika självklart nu.

2016 Volvo XC90
Som ett allra första steg för ”det nya Volvo” visade andra generationens XC90 att företaget gjort rätt vägval. Modellen kombinerar säkerhet, funktion och fin körbarhet med genomgående högt teknikinnehåll.

2017 Hyundai Ioniq Electric
Bra räckvidd för rimliga pengar, men framför allt i en bil som inte ser ut som en rymdraket… En elbil för folket!

2018 Kia Optima Sportswagon Plug-In Hybrid
Med en faktisk el-räckvidd på 59 km är Optima en laddhybrid som fungerar även för de som inte kan ladda på jobbet. Dessutom går den att räkna hem ekonomiskt!

2019 Honda Civic Type R
Snabb som tåget men betydligt mer underhållande. Civic Type R är rymlig som en familjebil men går som en supersportbil och levererar äkta bilglädje till rimliga pengar.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

19. Motorcyklar och mopeder får tuffare utsläppsregler

Jan-Erik Berggren 17 december 2019

Nu blir det samma krav på motorcyklar och mopeder vad gäller utsläpp från avgasröret. Nya Euro 5-kraven införs från och med 1 januari 2020.



Alla motorcyklar och mopeder som ska säljas i unionen från och med 1 januari 2020 ska vara typgodkända enligt avgas- och säkerhetskraven i Euro 5. Det motsvarar då de krav som personbilarna har i sina Euro 6-krav. Därmed gäller i princip samma regler för motorcyklar, mopeder och bilar från och med nästa år.

Undantagna är de motorcyklar och mopeder som typgodkänts före 1 januari 2020 enligt det tidigare kravet Euro 4, de får fortsätta att säljas under hela 2020. 1 januari 2021 gäller att alla motorcyklar och mopeder som säljs måste klara Euro 5-kraven.

För mc- och mopedbranschen är det här en mindre förändring. Det stora klivet var från Euro 3 till Euro 4 vilket genomfördes 2016 och 2017. Jämfört med de första reglerna, Euro 1, har kväveoxider minskat med 96,6 procent och koldioxidutsläppen har minskat med 92,3 procent.

Vissa specialmotorcyklar är tills vidare undantagna, som till exempel tävlings- och arbetsfordon samt lättare fyrhjulingar. För dem gäller ett Euro 5-krav från och med 1 januari 2024. Förutom specifika krav på utsläppsgränser finns i Euro 5 krav på diagnosverktyg, så kallad OBD-kontakt som finns på bilar.

– Förändringarna till Euro 5 är väl kända och inte så stora som när vi gick från Euro 3 till Euro 4, säger Niklas Kristoffersson, vd på motorcykelbranschen, McRF.

McRF laddar som bäst inför den stora motorcykelmässan i Göteborg 24-26 januari där Kristoffersson ser fram emot fler nyheter.

– Några tillverkare kommer med riktigt bra saker. När vi ser tillbaka på 2019 och 2020 är jag säker på att det är elektrifieringen som sticker ut, det är nu det händer och inte bara bland mopeder utan även bland motorcyklarna, säger Kristoffersson.

Klassiker

20. Grattis Hindustan Contessa!

Carl Legelius, 24 december 2009

God jul och grattis Eva. Vi säger grattis till Contessa också. Dagens namnsdagsbil ur Klassikerkalendern.



Det här med att Saab i en eller annan form blir hamnar i Kina är inget konstigt. Bilhistorien är full av exempel på pressverktyg på drift.

Det kanske mest kända och framgångsrika transformeringen av en "uttjänt" modell är Hindustan Ambassador, en indisk fortsättning på Morris Oxford III. Den är för övrigt fortfarande i produktion, en bil som kom 1956!

Den lite finare Hindustanmodellen var Contessa, baserad på 1970-talets Vauxhall Victor/VX/FE.

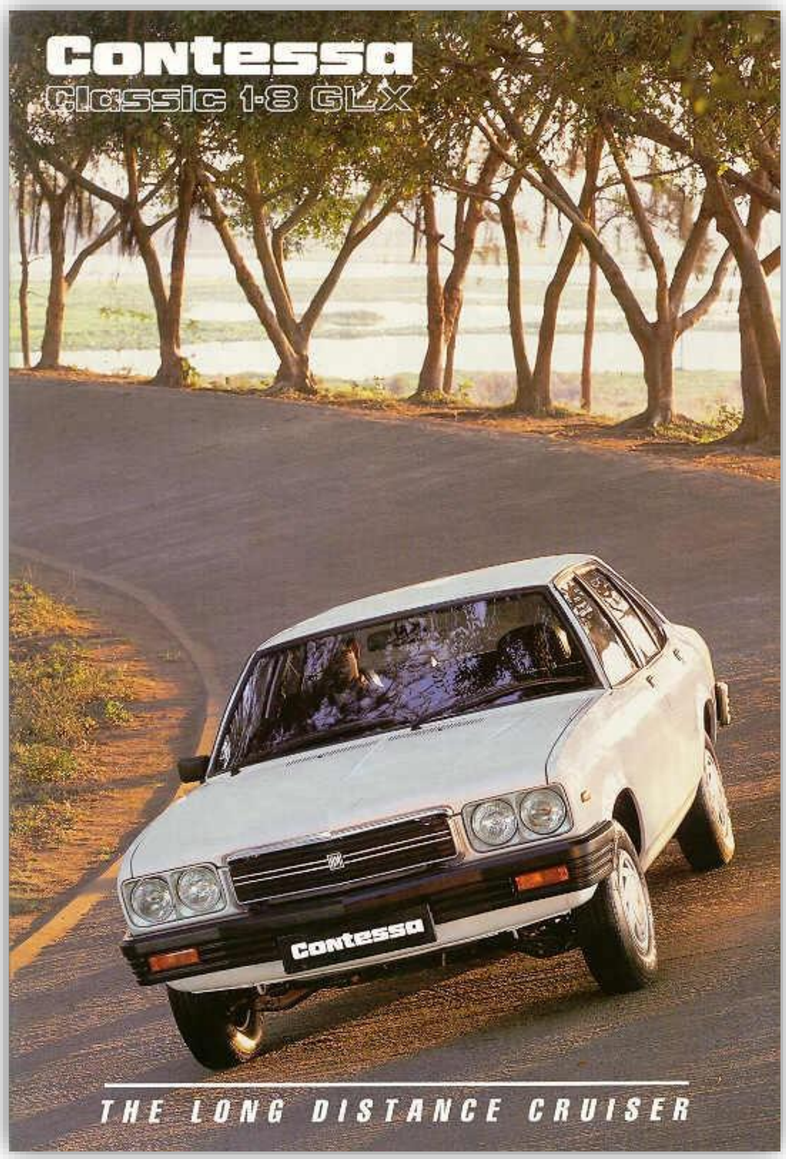
Resan österut till skedde 1982 och året därpå lanserades bilen fullt ut. Innan tillverkningen var över 2002 hade Contessa både ac, servostyrning och elektriska fönsterhissar - och ett erkänt rymligt baksäte.



Obesvärat forsar Vauxhall vidare mot något som kan liknas vid ett evigt liv. I indisk tappning blev namnet Contessa och motorerna hämtades från bland annat Isuzu, både bensin och diesel.



Victor/Contessa gör skäl för namnet "Classic". Den fanns i produktion till 2002.



Hindustans testbana? Sista årsmodellen i flott GLX-utförande.



Kromstötfångare och fyrkantiga strålkastare är snyggare än den moderna lösningen.

SLUT